DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Nr. 9. **Poznań, dnia 17. marca** **1927.**

Treść:

Sprawy ogólno-administracyjne.

63. Konieczność posiadania przez członków rodzin pracowników kolej. wykazów osobistych przy przekroczeniu granicy polsko-gdańskiej.

Do wszystkich Wydziałów, Biura Rozrach. w Bydgoszczy, Oddziałów, Gł. Warszt., Gł. Mag. Zasobów oraz Miejsc służbowych.

IV/I - 12121 27 z dnia 24. 2. 1927 r.
IV. Pr.

DKP. podaje ponownie do wiadomości, że **członkowie rodzin** pracowników kolej. muszą przy przekroczeniu granicy polsko-gdańskiej legitymować się **„wykazem osobistym" wystawionym przez władze polityczne.** Kolejowe dowody tożsamości są dostateczną legitymacją w tym celu jedynie dla odnośnych pracowników kolej., natomiast dla ich rodzin są niewystarczające.

Postanowienia okólnika IV/1 C. 18/5534/25 z dnia 7. VII. 1925 obowiązują nadal.

64. Uzupełnienie nomenklatury stopni służbowych.

Do wszystkich Wydziałów, Biura Rozrachunków w Bydgoszczy, Oddziałów, Gł. Warsztatów, Gł. Mag. Zasobów i miejsc służbowych.

IV/1 - A 11/15514/27 z dnia 25. 2. 1927 r.
IV I. Pr.

Na skutek rozporządzenia M. K. z dnia 8. I. 1927 Nr. I/17873/26 otrzymuje następujące uzupełnienie rozporz. M. K. z dnia 21. I. 1925 r. Nr. 405/25, Dz. Urzędowy M. K. Nr. 2/25 (załącznik do tut. Dz. Zarządzeń Nr. 13 ex 1925):

strona 24, rubryka 6, przy pracownikach służby konduktorskiej należy jako Nr. 4-ty umieścić:

„Instruktor drużyn konduktorskich"

strona 61, za Nr. porządkowym 84 należy umieścić:
rubryka 1: „84-a"
„ 2: „dto"
„ 3, 4, 6 i 8: „Instruktor drużyn konduktorskich"
„ 5, 7 i 9: „IX"

strona 100/101: za Nr. 80 należy umieścić:
rubryka 1: „80-a“
„ 2: „Służba konduktorska“
„ 3: „Instruktor drużyn konduktorskich“
„ 4: „ukończona szkoła powszechna“
„ 5: „na instruktora drużyn konduktorskich“
„ 7: „1) praktyczne pouczanie drużyn konduktorskich w służbie“
„ „2) nadzorowanie drużyn konduktorskich pod względem należytego wykonywania przez nich czynności służbowych“
„ „3) doraźne usuwanie usterek spostrzeżonych w służbie drużyn konduktorskich“.

Bliższe określenie czynności instruktorskich drużyn konduktorskich zawarte jest w specjalnej instrukcji.

Powyższe uzupełnienie należy uskutecznić odręcznie.

65. Ulgi przejazdowe i przewozowe z tytułu przyjęcia, przeniesienia i zwolnienia pracowników kolejowych.

Do wszystkich Wydziałów D. K. P., wszystkich Oddziałów i miejsc służbowych, oraz wszystkim pracownikom do wiadomości.

IV/1-11264/27 z dnia 3. 3. 1927 r.
IV. Pr.

Bezpłatne bilety jednorazowe dla pracowników kolejowych przewidziane w § 5, punkcie „c“ jako też bezpłatny przewóz ruchomości lub bagażu do 500 kg. w myśl § 15 tymczasowych przepisów o przejazdach ulgowych, z tytułu przyjęcia przeniesienia lub zwolnienia, mogą być, w myśl rozporządzenia M. K. z dnia 6. 2. 1927 r. Nr. I. 1049/2/27, przyznawane **tylko w przeciągu jednego roku** od daty przyjęcia pracownika do służby, przeniesienia, zwolnienia wzgl. przeniesienia w stan spoczynku.

Przy §§ 5 i 15 tymczasowych przepisów o przejazdach ulgowych, oraz w Dzienniku Zarządzeń nr. 24, poz. 359 z roku 1924, oraz w Dzien. Zarz. nr. 33, poz. 329 z roku 1925 należy przez uzupełnienie wskazać na niniejsze zarządzenie.

W wypadkach zasługujących na wyjątkowe traktowanie, ulgi powyższe w terminie późniejszym może przyznać tylko Ministerstwo Komunikacji na wniosek Dyrekcji K. P.

Powyższe podaje się do wiadomości i ścisłego zastosowania.

66. Ulgi przejazdowe dla b. pracowników kolejowych, którym przyznano dar z łaski.

Do wszystkich Wydziałów D. K. P., wszystkich Oddziałów i miejsc służbowych oraz pracownikom do wiadomości.

IV/1 - 11251/27 z dnia 28. 2. 1927 r.
IV. Pr.

Na podstawie reskryptu Ministerstwa Komunikacji z dnia 9. II. 1927 r. Nr. I. 20882/26, Dyrekcja K. P. podaje do wiadomości, że b. pracownikom i członkom ich rodzin, którym przyznano dar z łaski, mogą być przyznawane ulgi przejazdowe na jednakowych zasadach z rodzinami pracowników emerytowanych wzgl. rencistów, o ile przed przyznaniem daru z łaski dotyczący pracownicy nabyli prawo do ulg biletowych.

Ulgi takie przysługują przez cały czas pobierania daru z łaski.

67. Obniżenie kategorji płac pracownikom stałym, dziennie płatnym.

Do wszystkich Wydziałów, Biura Rozrachunków w Bydgoszczy, Oddziałów, Głównych Warsztatów oraz Gł. Mag. Zasobów.

IV/1 - A 11/6801/27 z dnia 1. 3. 27.
IV/2. IV. Pr.

Dyrekcja K. P. podaje do wiadomości i zastosowania dodatkowe rozporządzenie M. K. do punktu 7 § 8-go rozp. M. K. z dnia 14. XII. 1923 r. o uposażeniu pracowników nieetatowych, stałych dziennie płatnych wyjaśniające, w jakich wypadkach wolno pracownikowi nieetatowemu obniżyć kategorję płacy.

W myśl postanowień punktu 7-go § 8-go rozp. M. K. z dnia 14. XII. 1923 o uposażeniu nieetatowych pracowników, stałych dziennie płatnych, można obniżyć kategorję płacy pracownikom stałym, dziennie płatnym w dwóch wypadkach, a mianowicie:

a) za karę z powodu przewinień służbowych,

b) w razie zniesienia dotychczasowego zajęcia pracownika, o ile tenże nie przyjął zaofiarowanego mu zajęcia na innym posterunku służbowym.

We wszystkich innych wypadkach przeniesienia pracownika na niższe stanowisko winien pracownik zatrzymać posiadaną kategorję płacy (patrz także wyjaśnienie M. K. z dnia 26. VI. 1924 Nr. I. 8364/2/24).

Wprowadzając ten przepis, Ministerstwo Komunikacji wychodziło z założenia, że w normalnych warunkach gospodarczych Państwa i zapewniających kolejnictwu normalny rozwój, konieczność usunięcia pracownika stałego z zajmowanego posterunku i przeniesienia go na niższe stanowisko, wypływać będzie przeważnie, poza oczywiście przeniesieniami za karę, z braku u pracownika przepisanego uzdolnienia fizycznego lub umysłowego. Ponieważ braki takie dają się zauważyć przedewszystkiem u długoletnich pracowników, steranych służbą kolejową, przeto Ministerstwo Komunikacji nie uznało za słuszne, pozbawiać tych pracowników dotychczas pobieranej płacy, jeżeli stają się niezdolnymi do pracy na zajmowanych stanowiskach, jednak zachowali jeszcze zdolność do pracy na innych stanowiskach.

Wobec wprowadzenia przepisów emerytalnych dla pracowników nieetatowych, nabiera sprawa powyższa szczególnego znaczenia dla pracowników, gdyż w razie obniżenia kategorji płacy długoletniemu pracownikowi, pozbawiłoby się go prawa do zaopatrzenia emerytalnego, przywiązanego do dawniej posiadanej wyższej kategorji płac, wedle której opłacał do dnia obniżenia składki emerytalne; otrzymałby on bowiem w razie późniejszego przejścia w stan spoczynku emeryturę, wymierzoną według ostatnio posiadanej kategorji płac, co byłoby dla pracownika krzywdzącem.

Ministerstwo Komunikacji przyznaje, że sanacja stosunków personalnych, dokonana podczas kryzysu gospodarczego, uczyniła koniecznem, ograniczyć ilość pracowników stałych dziennie płatnych ze względów oszczędnościowych, przyczem cały szereg pracowników przeniesiony został do zajęć niższych kategorji płac. Nie da się zaprzeczyć, że takie liczne przeniesienia pracowników do zajęć niższych kategorji płac z zachowaniem dawniejszej wyższej płacy stworzyły dla Zarządu Kolejowego stan niedogodny, przeto pożądanem jest, **aby w razie powtórzenia się ogólnej lub częściowej redukcji** i braku odpowiednich miejsc w innych miejscach pracy, **Dyrekcje rozwiązały stosunek służbowy** z pracownikami, uznanymi za zbędnych, w myśl § 9, punkt 2-gi rozp. M. K. z dnia

14. XII. 1923 o uposażeniu pracowników stałych dziennie płatnych. Jeżeli dla zwolnionego pracownika znalazłoby się zajęcie na innym posterunku służbowym niższej kategorji płac, to można będzie mu zajęcie to po zwolnieniu zaproponować, przy zachowaniu wedle możności ciągłości służby i charakteru pracownika stałego, dziennie płatnego, jednak **z płacą przywiązaną do nowego zajęcia służbowego.**

Co się tyczy długoletnich pracowników przeniesionych do zajęć służbowych niższych kategorji płac z powodu upadku sił fizycznych lub umysłowych oraz pracowników, przeniesionych do takich zajęć z powodu wypadku doznanego w służbie, należy postępować w myśl dotychczasowych zasad, t. j. **nie obniżać im płacy.** — Jako długoletnich pracowników w rozumieniu powyższem należy uważać pracowników, mających **ponad 10 lat** służby kolejowej.

Dyrekcja K. P. zwraca uwagę, że obniżenie kategorji płac pracownikom nieetatowym w sposób podany w ustępie 4-tym dodatkowego rozporz. M. K. należy stosować wyłącznie w razie powtórzenia się ogólnej lub częściowej redukcji personelu, zarządzonej osobnem rozporządzeniem.

68. Dodatek ekonomiczny za hospitantki.

Do wszystkich Wydziałów, Biura Rozrachunków w Bydgoszczy, Oddziałów, Głównych Warsztatów, Gł. Mag. Zasobów i miejsc służbowych.

IV/1 A 11/11214/27 z dnia 22. 2. 27.
IV Pr.

Ministerstwo K. rozporządzeniem z dnia 28. I. 1927 Nr. I/909/2/27 wyjaśniło jak następuje:

W państwowych szkołach średnich ogólnokształcących na obszarze b. zaboru austrjackiego są uczniowie: publiczni i t. zw. prywatni, zaś uczenice są publiczne, prywatne i t. zw. hospitantki.

Do uczniów (nic) prywatnych należą uczniowie (ice), którzy (re) po złożeniu egzaminu wstępnego do jednej z klas gimnazjum państwowego — są wpisani (e) do szkoły jako uczniowie (ice) prywatni (e), na lekcje jednak **nie** uczęszczają a z końcem roku szkolnego zdają egzamin z materjału naukowego, przerobionego w danej klasie. Hospitantki są to uczenice, które po złożeniu egzaminu wstępnego są wpisane do danej klasy państwowego gimnazjum **męskiego**, na lekcje szkolne normalnie uczęszczają, są egzaminowane, podlegają rygorowi szkolnemu, uiszczają opłaty szkolne i otrzymują świadczenia szkolne. Ściśle mówiąc — nie są one uczenicami publicznemi jedynie dlatego, że w danej miejscowości jest tylko szkoła średnia męska i wobec tego nie mogą być uczenicami publicznemi, jak w szkołach żeńskich lub koedukacyjnych.

Dodatek ekonomiczny przysługuje pracownikowi państwowemu za córkę — hospitantkę, nie przysługuje zaś za syna — ucznia prywatnego lub córkę — uczenicę prywatną.

69. Bezpłatny przewóz bagażu pracowników kolejowych.

Do wszystkich Wydziałów D. K. P., wszystkich Oddziałów i miejsc służbowych, oraz wszystkim pracownikom kolejowym do wiadomości.

IV/1 12874/27 z dnia 5. 3. 27.
IV. Pr.

Na zasadzie rozporządzenia M. K. z dnia 12 lutego 1927 r. Nr. I. 551/2/27 Dyrekcja K. P. niniejszem uzupełnia rozporządzenie, ogłoszone w Dzienniku Zarządzeń nr. 3 z roku 1927 poz. 12 jak następuje:

W wypadkach wezwania pracownika przez przełożoną władzę do powrotu z urlopu wypoczynkowego, oraz w wypadkach, gdy ze względów służbowych pracownikowi udziela się urlopu w kilku częściach z przerwami, upoważnia się do wydawania zezwolenia na bezpłatny przewóz bagażu w ilości po 25 kg., ilekroć pracownik wyjeżdża dla wykorzystania urlopu **wypoczynkowego.**

Gdy w wyżej wymienionych wypadkach wyjeżdża też rodzina wspólnie z pracownikiem i w tym celu korzysta z przyznanych jej trzech biletów wolnych w roku, wówczas, zgodnie z punktem „b" § 14-go przepisów tymczasowych o przejazdach ulgowych, za każdym razem przysługuje jej również przewóz bezpłatnego bagażu w ilości 25 kg. na każdego członka rodziny, uprawnionego do korzystania z wolnych biletów.

W rozporządzeniu nr. 12 Dzien. Zarządzeń nr. 3. z roku 1927 należy wskazać na niniejsze zarządzenie.

70. Rozwiązanie stosunku służbowego w razie przyznania nieetatowemu pracownikowi renty inwalidzkiej wzg. dodatkowej oraz wypadkowej.

Do wszystkich Wydziałów, Działów, Oddziałów, Gł. Mag. Zasob., Biura Rozrachunków w Bydgoszczy, Gł. Warszt. I. kl. w Poznaniu i II. kl. w Skalmierzycach, Kasy Gł. i miejsc służbowych.

IV/3/263/27 z dnia 3. 3. 1927 r.
K. E IV. Pr.

Celem usunięcia nieporozumień, które miały niejednokrotnie miejsce pomiędzy Wydziałem Obwodowym I. Kasy Emerytalnej dla robotników Kolei państw. w b. dz. pr. a miejscami służbowemi odnośnie terminu zwalniania pracowników nieetatowych ze służby kolejowej w razie przyznania tymże pracownikom renty inwalidzkiej wzgl. dodatkowej, wyjaśnia się, że § 20 ust. 3 regulaminu służbowego dla robotników (Arbeiter-Dienstordnung) przewiduje, że stosunek służbowy pomiędzy pracownikiem nieetatowym, a władzą kolejową należy uważać za rozwiązany bez wypowiedzenia, z dniem doręczenia pracownikowi zawiadomienia o przyznaniu renty inwalidzkiej wzgl. wypadkowej. Dalsze zatrudnienie rentodbiorcy może nastąpić li tylko za wyraźną zgodą władzy kolejowej. W przyszłości należy przestrzegać ściśle postanowienia wyżej cytowanego regulaminu.

W razie ponownego przyjęcia rentodbiorcy do służby kolejowej winny miejsca służbowe o powyższym fakcie natychmiast zawiadomić Wydział Obwodowy I., celem wstrzymania dalszej wypłaty renty, pobieranej przez nowowstępującego do służby kolejowej.

Sprawy Wydziału Eksploatacyjnego

71. Przejazdy osób wojskowych pociągami towarowemi.

Do wszystkich stacyj, kas biletowych, drużyn konduktorskich, rewizorów pociągów, kontrol. ekspl. i O. E.

I/2 - 12862/27 z dnia 24. 2. 1927 r.
Ia. I. VI. VII. Wp. Pr.

Poniżej podaje się treść rozporządzenia M. K. z dnia 12. II. 1927 l. dz. IV/16279/11.

Na skutek prośby Ministerstwa Spraw Wojskowych o udzielenie zezwoleń na przejazdy pociągami towarowemi osobom wojskowym w nagłych wypadkach pilnej potrzeby, ze względu na dyslokację wojsk na odcinkach kolejowych o słabym ruchu pociągów pasażerskich, Ministerstwo Komunikacji uznało za możliwe zezwolić na takie przejazdy jedynie p. p. **oficerom wojsk za okazaniem każdorazowo poświadczenia piśmiennego** o konieczności takiej podróży wydanego przez **Dowódcę Dywizji, wzgl. władzę wyższą danego oficera.**

Przejazdy takie powinny odbywać się za biletami III-ciej klasy z zastosowaniem odnośnych ulg przejazdowych.

Do powyższego rozporządzenia Dyrekcja wyjaśnia, że władzą wyższą oficera jest D. O. K. i M. S. Wojsk.

Kasjer biletowy wydaje bilet kl. III. na zasadach ogólnych, zaś kier. poc. wskazuje oficerowi miejsce w brankardzie i przeprowadza rewizję biletów, przyczem żąda również przedłożenia rzeczonego poświadczenia.

Przejazd taki odnotowuje kier poc. w raporcie z jazdy w rubryce K, wyszczególniając imię, nazwisko i przynależność służbową podróżnego, użytą przestrzeń oraz Nr. odnośnego biletu.

Wszystkich zainteresowanych pracowników należy szczegółowo i dokładnie pouczyć.

72. Zaliczanie kosztów za regulowanie i przeładowanie przesyłek wagonowych.

Do wszystkich stacyj, eksp. tow. i posp., Zarządów kolei pryw. i pow., Parowozowni O. E. i O. M.

I/4 - E 53/784/27 z dnia 21. 2. 1927 r.
I. II. II/3. VI. VI/2. VII. VII/4

W uzupełnieniu Dzien. Zarz. Nr. 10/145/25 Dyrekcja na podstawie rozdz. L. przepisów wykonawczych, do polsko-niemieckiej Taryfy kolejowej i art. 25 p. 12 P. R. wyjaśnia, że koszty przeładowania przesyłek wzgl. naprawy naładunków w stacjach pośrednich lub w stacjach granicznych powstałych nie z winy kolei, należy odtąd uważać jako należności powstałe w drodze i wpisywać do listów i ceduł przewozowych. Jedynie w wypadkach, w których przeładowanie lub naprawa naładunków musiały nastąpić z winy pracowników kolejowych lub z winy kolei jak np. przy zagrzaniu się osi, przesunięciu się ładunku skutkiem nieostrożnego przetaczania, uszkodzeniu wagonu, przekroczeniu okresowej rewizji, ostrej lub luźnej obręczy i t. p., co musi być każdorazowo i wyraźnie wskazane w protokule, wówczas kosztów nie należy wpisywać do dokumentów przewozowych, lecz spisane protokuły uznać i wysłać każdorazowo do przełożonego Oddziału, który przeprowadzi dochodzenia i przedłoży korespondencję po ostatecznem załatwieniu Dyrekcji.

Stosownie do podanych na wstępie przepisów należy pracowników służby zdawczo-odbiorczej w stacjach granicznych pouczyć, aby odtąd protokułów o kwestjonowanym sposobie ładowania przesyłek nie uznawali, i polecali koszty powstałe z tytułu przeładowania lub regulowania ładunków zaliczać w dokumentach przewozowych zgodnie z rozdz. L. polsko-niemieckiej taryfy kolejowej jako należności powstałe w drodze.

Wobec tego, że przepisy rachunkowe wprowadzone w życie w tut. okręgu z dniem 1. XII. 1925 r. zniosły wogóle dokartowania na stacje nadawcze, z wyjątkiem obciążeń z tytułu rachunków przedpłat przewoźnego, tem samem traci moc obowiązującą przedostatni ustęp zarządzenia w Dzien. Zarz. Nr. 10/145/25 oraz list telegramowy Nr. VI/2 H. 4/4741/25 z dn. 15. VI. 1925 r.

73. Przewóz przesyłek gospodarczych.

Do wszystkich stacyj, eksp. tow. i posp. oraz Oddziałów Eksploatacyjnych.

I/4 - 58095/26 z dnia 28. 2. 1927 r
I. Pr.

W uzupełnieniu tutejszego rozporządzenia ogłoszonego w Dzienniku Zarządzeń nr. 3, poz. 17 z roku bież. dotyczącego wydawania i podpisywania kwitów przesyłkowych oraz dyspozycyj na przewozy gospodarcze, Dyrekcja wyjaśnia, że uprawnieni do powyższego są również zawiadowcy stacji.

W wyżej podanem Dzien. Zarz. należy umieścić stosowne uzupełnienie wskazując na niniejsze zarządzenie.

74. Opłaty za noc od osoby w pokojach komisyjnych i służbowych.

Do wszystkich miejsc służbowych.

I/1 - 54 267/26 z dnia 18. II. 27 r.
I. II. III. IV.

Od natychmiast ustanawia się następujące opłaty **za** noc od osoby

w pokojach komisyjnych

pracownicy do IX. grupy uposażenia . .	1,— zł.
pracownicy od VIII. grupy wzwyż . . .	1,50 zł.

w pokojach służbowych

pracownicy do IX. grupy uposażenia . .	0,50 zł.
pracownicy od VIII. grupy uposaż. wzwyż	1,— zł.

za świeżą bieliznę tak w pokojach komisyjnych jak służbowych dolicza się 50 gr.

75. Wyszkolenie fachowe kandydatów kolej.

Do Oddziałów Eksploatacyjnych oraz wszystkich miejsc służbowych.

I/1 - E 12 13204/27 z dnia 3. 3. 27.
I a. I. Wp. Pr.

Ministerstwo Komunik. reskryptem nr. IV. 2618/15 z dnia 18. II. b. r. przypomina ponownie, aby kandydatów służby eksploatacyjnej, którzy po ukończeniu kursów teoretycznych powrócili do Dyrekcji macierzystej, przydzielono na 12 tygodniowe praktyczne szkolenie, według programu ogłoszonego w dz. zarz. nr. 23/249 z dnia 28-go sierpnia 1925 r. z tem, że okres pierwszy trwa 4 tygodnie, a okres drugi nie powinien przekraczać 8 tygodni.

Stacje, w których kandydaci odbywają szkolenie zaopatrują ich we wszystkie instrukcje wraz z dodatkami.

W obydwu okresach szkolenia praktycznego, należy kłaść główny nacisk na służbę ruchu w ten sposób, by kandydaci mogli ocenić możliwość i znaczenie powstających trudności w tej dziedzinie służby przy zastosowaniu nabytych wiadomości teoretycznych i by umieli usuwać samodzielnie wszelkie przeszkody bez oglądania się na pomoc podwładnych lub przełożonych. Aby kandydatom dać możność ujawnienia inicjatywy, należy dopuścić ich do pełnienia służby ruchu **jednakże pod ścisłym dozorem dyżurnego ruchu, który ponosi zupełną odpowiedzialność.**

Celem kontrolowania w jaki sposób zawiadowcy stacji przeprowadzili szkolenie praktyczne, należy prowadzić w czasie I. i II. okresu szkolenia wykazy, poniżej przytoczone.

Dyrekcja K. P.
w . . . .

Wykaz praktycznych zajęć kolejowych na stacji . . . .
Okres . . . od . . . . . do . . . . .
Kandydata . . . .

Data	Krótki przebieg szkolenia praktycznego	Uwaga	Podpis zawiadowcy stacji wzgl. organu, któremu przydzielono nadzór nad szkoleniem

Wykazy te prowadzą osobiście zawiadowcy stacji, którym poruczono praktyczne szkolenie kandydatów kolejowych.

W wykazach tych należy dzień za dniem uwidaczniać w odpowiedniej rubryce krótki przebieg całodziennego szkolenia, a conajmniej raz na tydzień przeprowadzić krótki egzamin z tego co w danym tygodniu kand. przerabiał praktycznie. Wynik egzaminu należy uwidocznić kwalifikacją: bardzo dobry, dobry, niedostateczny.

Wykazy te dołącza się do aktów osobistych kandydatów.

Po odbytej praktyce t. j. po 12 tygodniach Dyrekcja przeznaczy kand. do egzaminu ze służby ruchu, służby handlowo-taryfowej i rachunkowości **w siedzibie dyrekcji prowadzącej kurs.** Końcowa zatem część wyżej cytowanego rozporządzenia D. K. P. (przed uposażeniem kand.) t. j. że po odbytej 12 tygodniowej praktyce wyznacza się egzamin praktyczny itd. traci swą ważność. Na podstawie dodatniego wyniku egzaminu w dyrekcji prowadzącej kurs, jako też na podstawie opinji pisemnej wydanej przez zaw. stacji, w której się szkolił kand. w II. okresie, a potwierdzonej przez odnośnego kontrolera ekspl. (tutaj przypomina się kontr. ekspl. zarządzenie ogł. w dz. zarz. nr. 26/257 z dnia 9 października 1926 r.), że kandydat wykazał w czasie szkolenia odpowiednie przygotowanie, dyrekcja wydaje w ciągu 4 tygodni od dnia złożenia egzaminu ruchu pisemne upoważnienie do samodzielnego pełnienia służby ruchu, po uprzednim stwierdzeniu (autoryzacji) przez kontr. ekspl. i właściwego zawiadowcę stacji, że kandydat odpowiada wymaganym warunkom.

Tutaj zaznacza się, że w czasie szkolenia praktycznego nie należy kandydatom udzielać urlopów, wyjąwszy wypadków nieodzownej potrzeby.

Co do późniejszego przebiegu w służbie podaje się, że kand. nie mogą być użyci **przez przeciąg pierwszych pięciu lat** do innej służby jak służba ruchu. Podział służby w okresie tych 5 lat winien przedstawiać się następująco:

Po złożeniu egzaminów z wynikiem dodatnim, upoważniającego kandydata (aspiranta) do samodzielnego wykonywania służby ruchu, należy go przeznaczyć na przeciąg lat 2 na stacje możliwie jednotorowej linji o silnym ruchu. Na stacji tej kandydat winien spełniać oprócz służby ruchu równocześnie kolejno także i inne działy służby eksploatacyjnej, aż do funkcji zawiadowcy stacji.

Kandydatów, którzy wykazali na stacjach III. wzgl. IV. klasy bardzo dobre postępy, można już po upływie jednego roku przenieść na stacje II. wzgl. I. klasy.

Po 2 latach wzgl. 1 roku należy kandydata przenieść na stację węzłową II. wzgl. I. klasy i tam przeznaczyć go na pierwszy rok wyłącznie do służby ruchu, w ciągu zaś 2-go roku do różnych działów służby handlowo-taryfowej.

Na stacji takiej, pracownik może pozostać i nadal, obowiązki jego jednak winny ulec zmianie o tyle, że winien on spełniać najrozmaitsze zajęcia służby stacyjnej jak: prowadzenie dochodzeń wypadków kolejowych, dyspozytorstwo drużyn konduktorskich, zastępstwo kierowników działów pojedyńczych gałęzi służbowych itp.

W czasie tym należy pracownika takiego wysyłać na zastępstwa zawiadowców stacji IV. względnie III. klasy.

Przez cały przeciąg lat 5, w których pracownik winien być wyłącznie używany w służbie stacyjnej Ministerstwo Komunikacji będzie utrzymywało bieżąco wykazy stanu służby tych pracowników, w którym to celu Dyrekcje winny o każdej zmianie służbowego przeznaczenia takiego pracownika natychmiast donosić Ministerstwu Komunikacji (Departament IV. Wydział 15).

Sprawy Wydziału Mechanicznego.

76. Regulamin urządzenia centralnego ogrzewania gmachu D. K. P. w Poznaniu.

Do wszystkich Wydziałów i Kasy Głównej.

II/4 - M 13/29/27 - 88 277/26 z dnia 22. 2. 1927 r.
II. Pr.

a) Ogólne przepisy.

Osobom obcym wolno wchodzić do ogrzewalni tylko w obecności palacza. W nieobecności palacza ogrzewalnia i skład paliwa muszą być zamknięte.

Urządzenie ma być stale — także i latem — napełnione wodą. Zmiany wody należy możliwie unikać. Dla usunięcia brudu należy jednakowoż raz, i to krótko przed rozpoczęciem drugiego okresu ogrzewania, wypróżnić urządzenie i tak długo przepłókiwać, aż odpłynie woda czysta. Kotły i rurociągi należy tedy ponownie napełnić i aż do 90° Celsiusa przygrzewać, ażeby w wodzie zawarte powietrze usunąć.

O ile woda zawiera składniki do wytwarzania osadu kotłowego, należy do napełnienia używać czystą wodę deszczową, albo wymienione osady przez środki chemiczne usuwać.

W jesieni przed rozpoczęciem ogrzewania należy oczyścić z kurzu wszystkie kaloryfery, rurociągi, komory ogrzewcze, kanały powietrzne, kraty i klapy przewiewowe, oraz doprowadzić do stanu używalności wszystkie ruchome części.

Następnie ma się palacz przekonać, że wszystkie zasuwy kotłów i rurociągów, oraz zawory regulacyjne kaloryferów są otwarte, natomiast zamknięte wszystkie kurki, służące do napełnienia i wypróżnienia. Przyrządów do regulowania na górnych końcach gałęzi rur ogrzewczych, które służą do jednorazowego nastawienia obiegu wody, nie należy przestawiać. Potem w razie potrzeby uzupełnić napełnienie wodą i przygrzać komin wraz z kanałem dymowym.

Podczas ruchu należy mieć na uwadze następujące przepisy:

Urządzenie do ogrzewania należy w wszystkich częściach utrzymywać czyste, popiół i żużel należy codziennie usunąć z ogrzewalni. Komory i kanały powietrzne nie wolno używać do innych celów. Błyszcząco odrobione części należy czyścić; małe nieszczelności przy rurociągach, dławicach itp. musi palacz natychmiast usunąć.

Uszkodzenia przy paleniskach, przez które mogłaby powstać przeszkoda ruchu, należy na czas naprawić; nie wolno z tem czekać aż do końca okresu ogrzewczego. Pobieranie wody z urządzenia ogrzewczego jest wzbronione. Zamknięte albo wypróżnione kotły i nie właściwie napełnione urządzenia nie wolno nagrzewać.

Zależnie od rodzaju ruchu i zużytego paliwa należy gruntownie wyczyścić kanały ogniowe w regularnych odstępach; przedewszystkiem należy często usuwać popiół lotny na powierzchniach ogrzewczych kotłów.

Ogrzewania nie wolno tak długo przerywać — także nie wolno trzymać otwarte w ubikacjach, w których się znajdują kaloryfery, albo rury ogrzewcze, okna, drzwi albo klapy przewiewowe tak długo, aby skutkiem tego temperatura w ubikacjach obniży się prawie do punktu zamarzania, ponieważ przez to mogłyby powstać uszkodzenia (pęknięcie kaloryferów i rur).

O ile możliwe, należy ogrzewanie trochę utrzymywać także i podczas nocy, ażeby zapobiec większym ochłodzeniom ubikacji. **Dzienny okres czasu ogrzewania należy możliwie długo rozciągnąć, a przytem utrzymywać temperaturę wody możliwie niską.**

O ile ruch podczas nocy był przerwany, należy rychło rano rozpocząć ogrzewanie i używać podczas trwania rozgrzewania całą istniejącą powierzchnię ogrzewczą kotłów.

Do oszczędności ruchu należy dążyć przez przestrzeganie przepisowych temperatur ubikacji, przez odpowiednie nastawienie zaworów przy kaloryferach i uniknięcie niepotrzebnego otwierania okien i istniejących klap przewiewowych. Temperaturę ubikacji należy mierzyć w środku ubikacji w wysokości 1,5 m. nad podłogą, w żadnym razie w pobliżu okien lub ścian zewnętrznych.

O ile odczytuje się w niektórych ubikacjach za niską temperaturę, należy stwierdzić, czy to powodują otwarte okna albo klapy przewiewowe, zamknięte kaloryfery, czasowo nie wystarczająco ogrzewane przyległe ubikacje, usterki budowlane, albo osobne życzenie zajmujących odnośne ubikacje osób.

Palacz ma dbać o to, aby wieczorem zawory kaloryferów były otwarte i klapy przewiewowe zamknięte w celu ogrzania pokoi na czas następnego rana.

Większe usterki i uszkodzenia, które palacz nie może sam usunąć, należy natychmiast zgłosić. W razie potrzeby należy ogień z rusztów usunąć i potem wypróżnić urządzenie od wody.

Na wiosnę po ukończeniu ruchu ogrzewania palacz ma natychmiast odłączyć kotły od powietrza zewnętrznego przez zamknięcie zasuw dymowych, regulatorów, drzwiczek ogniowych i popielników.

W ciągu lata należy wykonać: czyszczenie kanałów ogniowych, naprawę obmurowania paleniskowego, wymianę albo naprawę uszkodzonych części przy całem urządzeniu ogrzewczem i przewietrzającem, przedewszystkiem przy częściach żelaznych urządzeń paleniskowych i otulin rur, dociąganie uszczelnień kołnierzy, usunięcie nieszczelności przy rurociągach, dławnicach i kaloryferach; doprowadzenie do stanu używalności zaworów, kurków, regulatorów i t. d., oraz badanie wszystkich przyrządów wskazujących.

Dla wykonania wymienionych robót zaleca się zawezwać firmę ogrzewniczą.

O ile dla napraw jest potrzebne wypróżnienie części lub całego urządzenia, należy czas, w którym urządzenie stoi próżne, możliwie ograniczyć, ponieważ w innym razie uszczelnienia istniejących kołnierzy zeschną, co powoduje ponowne naprawy.

Powyżej wymienione ogólne, także i następujące szczególne przepisy, muszą być palaczowi dokładnie znane i przechowane w jednem wykonaniu w ogrzewalni.

b) **Szczególne przepisy.**

1. Paliwo)

Jako paliwo należy używać koks w wielkości kawałków od 60 do 80 mm.

Koks ten wolno spalać tylko w stanie suchym. W razie dostania się większych niespalonych kawałków do pozostałości po spaleniu, należy je przesiewać za pomocą sitka o odległości oczek około 20 mm. i ponownie używać.

Popielnik, czopuchy i kanały ogniowe należy stale utrzymywać czyste. Ostatnie należy czyścić w odstępach około 4 tygodniowych za pomocą szczotki drucianej.

2) Ogrzewanie.

Przed rozpaleniem kotła ma się palacz przekonać, czy wbudowane w przewodach odchodzących i powracających suwaki są otwarte. Przy rozpaleniu należy zasuwę dymową i drzwiczki popielników otwierać. Jeżeli życzona temperatura wody jest prawie osiągnięta, należy drzwiczki popielników i zasuwę dymową zamknąć o tyle, żeby temperatura utrzymaną była przez samoczynne regulatory spalania. Nastawienie zasów dymowych i regulatorów spalania należy pozostawić doświadczeniu palacza.

O ile jeden z regulatorów spalania nie działa pewnie, należy takowy aż do naprawy unieruchomić. Regulowanie powietrza do spalania należy w tym czasie uskuteczniać przez odpowiednie ustawianie drzwiczków popielnika. —

Przed nasypaniem nowego paliwa należy ogień rozniecić i ruszt uwolnić od żużli.

Otwieranie szybu do załadowania musi nastąpić zawsze powoli; przedtem należy zasuwę dymową zupełnie otworzyć.

Ostrzega się przed wdychaniem czadu koksowego.

W razie przekroczenia dopuszczalnej temperatury wody — t. j. 90° Cels. — należy zamknąć drzwiczki popielników i klapy regulatorów i otworzyć drzwiczki do

załadowania celem chłodzenia zawartości kotła przez dostęp chłodniejszego powietrza do kanałów ogniowych. W razie potrzeby należy ogień z rusztów usunąć. Zasilanie wodą ogrzanego kotła jest wzbronione; o ile dopełnienie wodą jest potrzebne, należy tak długo czekać, aż kocioł będzie ochłodzony.

3) Temperatura wody.

Temperatura wody, którą należy dotrzymywać, jest zależna od temperatury zewnętrznej w taki sposób, że osięgnie przy łagodnej pogodzie tylko nieznaczną wysokość i zostanie powiększoną przy ostrym mrozie najwyżej do 90° Cels. według następującej skali:

przy temper. zewnętrznej:	temper. wody odchodzącej:
+ 10° Cels.	40° Cels.
+ 5° "	50° "
— 0° "	65° "
— 5° "	75° "
— 10° "	80° "
— 15° "	85° "
— 20° "	90° "

4) Wodostan, napełnienie i wypróżnienie.

Wodostan należy stale obserwować na przyrządzie w kotłowni i nie powinien takowy spadać poniżej znaku, umieszczonego dla najniższego wodostanu.

Kurki zamykające i przyrządy wskazujące wolno zamknąć tylko przy potrzebnych naprawach. Dla uzupełnienia pojemności wody należy kurek do napełnienia tak długo trzymać otwarty, póki należyty wodostan jest przywrócony do pierwotnego stanu.

W razie stwierdzenia w urządzeniu niezwykłego ubytku wody, należy zaprzestać z ogrzewaniem i nie prędzej znów rozpocząć, aż przyczyna będzie stwierdzona i usunięta.

Przy napełnieniu i także przy wypróżnieniu urządzenia należy trzymać otwarte wszystkie zasuwy, tamówki i zawory kaloryferów. W żadnym razie nie wolno wypróżnić kotła, o ile na ruszcie znajduje się jeszcze ogień. Wypróżnienie zwykłe ma nastąpić tylko w stanie zimnym urządzenia; tylko w razie koniecznej potrzeby wolno odpuszczać wodę w stanie gorącym.

5) Regulowanie temperatury w ubikacjach.

Temperaturę reguluje w pierwszym rzędzie kotłownia przez stopień ogrzania wody, dalej przez nastawienie wbudowanych klap lub zasów w przewodach powrotnych, **a dopiero w ostatniej kolejności przez zawory kaloryferów.**

Dla grupy ubikacji, narażonej szczególnie na działanie wiatru, należy przynależną klapę zupełnie otwierać, a klapy reszty grup według potrzeb częściowo zamykać.

6) Przewietrzanie.

Zimną porą, podczas otwierania okien i przewietrzaniu pokoju, należy kaloryfery zamykać.

c) **Nadzór nad urządzeniem.**

Nadzór nad utrzymaniem w porządku urządzeń centralnego ogrzewania budynku Dyrekcji podlega starszemu technikowi wyznaczonemu przez Naczelnika Wydziału Mechanicznego.

Za utrzymanie w pokojach odpowiedniej temperatury w godzinach urzędowych odpowiedzialnymi są najstarsi rangą pracownicy zatrudnieni w danym pokoju.

Poza godzinami służbowemi — odpowiedzialnymi są odnośni woźni.

77. Znakowanie wagonów tow. pierwotnego pochodzenia rosyjskiego, zdatnych do kursowania na całej sieci P. K. P.

Do Gł. Warsztatów, wszystkich Oddz. Mech. i Eksploat. oraz wszystkich Parowozowni, Stacji i Eksp. tow.

II/3 - 119 - 7948 z dnia 22. 2. 1927 r.
II I. VI. Pr.

Wszystkie wagony tow. pierwotnego pochodzenia rosyjskiego po przeprasowaniu zestawów kołowych na normalnotorowe, zostały równocześnie oznaczone znakiem trójkąta równoramiennego △ i nie miały prawa obiegu poza granicami dyr. Wileńskiej — i Radomskiej. Później przeprowadzono pewne zmiany konstrukcyjne przy niektórych wagonach i oznaczono je trójkątem z pionową kreską △|. Wagony takie miały prawo kursowania po całej sieci PKP. za wyjątkiem okręgu Dyr. Katowickiej. W końcu M. K. zarządzeniem nr. 9753/21, ogłoszonem w tutejszym Dzien. Zarz. nr. 27, art. 268 z dnia 11. X. 1926 roku poleciło przerobienie konsoli stopni wagonów hamulcowych, wystających poza normalne obrysie przyczem konsole malowano na kolor czerwony, celem odróżnienia od wagonów nieprzerobionych.

Wobec powyższego mogą kursować po całej sieci PKP. (za wyjątkiem niektórych torów bocznych) wagony pochodzenia rosyjskiego:

1. Wszystkie wagony oznaczone znakiem trójkąta z pionową kreską;
2. wszystkie wagony niehamulcowe nieposiadające żadnego znaku oprócz normalnych przyjętych na PKP., ponieważ części tych wagonów nie wystają poza normalny profil;
3. wagony hamulcowe nieposiadające znaku trójkąta z pionową kreską, a tylko pomalowane konsole stopni hamulcowych na kolor czerwony.

Wagony hamulcowe pochodzenia rosyjskiego nieposiadające, ani znaku trójkąta z pionową kreską ani też pomalowanych na czerwono konsoli stopni hamulcowych, nie mogą kursować na innych szlakach poza okręgami Dyr. wileńskiej i radomskiej.

Powyższe zarządzenie należy uważać jako ostateczne i takowe ściśle przestrzegać.

78. Obserwowanie pociągów pasażerskich wyjeżdzających ze stacji przez drużyny parowozowe.

Do wszystkich Oddziałów mechanicznych i parowozowni.

II - M 4/9/15017/27 z dnia 23. 2. 1927 r.
II/2. I. Pr.

Zauważono, iż drużyny parowozowe pociągów osobowych otrzymawszy sygnał do odjazdu przystępują do swych czynności na parowozie nie obserwując już więcej pociągu przy wyjeździe ze stacji. Postępowanie takie nie jest prawidłowe a drużyna, nie obserwując pociągu, nie

może zauważyć sygnałów zatrzymania, danych przez dyżurnego na stacji wzgl. kierownika pociągu w wypadkach mogących zajść z podróżnemi na stacji już po uruchomieniu pociągu.

Mając powyższe na względzie Dyrekcja zarządza co następuje:

Maszynista i palacz, zależnie od tego po której stronie znajduje się peron, winien po ruszeniu pociągu z miejsca obserwować pociąg i mieć jednocześnie na oku podającego sygnały dyżurnego na stacji tak długo, dopóki pociąg ostatnim wagonem nie opuści dworca.

Ruszanie z miejsca winno być spokojne bez szarpania i przez użycie piasku należy unikać poślizgiwania się kół. Pozatem przypomina się, iż na stacjach należy możliwie unikać dymienia parowozów i otwierania kurków cylindrowych.

79. Ewidencja i gospodarka książkami opałowemi.

Do wszystkich Wydziałów, Działów, Oddziałów, miejsc służbowych, Kas stacyjnych, Gł. kasy składnicy druków i Biura rozrachunków w Bydgoszczy.

II/5 - 12849/27 z dnia 27. 2. 1927 r.
V/5. II. V. Pr.

Zauważono, że Oddziały służbowe, pomimo wydanych przepisów w Dz. Zarządzeń Nr. 46/569/22, nie stosują się do nich i nie doceniają ważności należytej ewidencji i gospodarki temi książkami. Wobec tego Dyrekcja wyszczególnia poniżej zasadnicze postulaty i poleca je przestrzegać.

Każdy pracownik uprawniony do poboru deputatu węglowego musi mieć książeczkę opałową, którą mu wyda bezpośredni przełożony jego miejsca służbowego. Książeczka ta stanowi legitymację, w której przełożony danego prac. stwierdza pod osobistą odpowiedzialnością, że pracownik ten jest uprawniony do otrzymania deputatu węglowego w ilości określonej na pierwszej stronie książeczki i że ta ilość jest zgodna z wymiarem, wyznaczonym w Dz. Zarządzeń Nr. 44/538/22. Oprócz tego książeczka ta stanowi ewidencję pobranych ilości węgla przez pracownika w każdym roku.

Na wydawane prac. kol. książeczki opałowe należy prowadzić wykaz według wzoru, zamieszczonego w Dz. Zarządze Nr. 46/569/22.

Każda książeczka deputatowa winna być należycie wypełniona (tylko atramentem) zaopatrzona w pieczątkę danego miejsca służbowego, Nr. i podpis naczelnika Oddziału służbowego lub jego zastępcy.

Bez książeczki nie wolno wydawać ceduł sprzedażnych, przyjmować należności i wydawać deputatu, gdyż zamówioną i odebraną ilość węgla trzeba koniecznie wpisać do książeczki w odpowiedniem miejscu.

Ściągnięte książki od prac. kol. bądź to w celu wymiany ich na nowe, bądź to wskutek zwolnienia prac. ze służby kol., należy natychmiast unieważnić przez przekreślenie czerwonym atramentem wszystkich niezapisanych kartek i rubryk a następnie odesłać je do swego Oddziału, który je zarejestruje, przechowa i po 5-ciu latach zniszczy. Otrzymane książeczki rencistów oddział odeśle natychmiast do Dyrekcji.

Ponadto stwierdzono, że pracownicy nie szanują tych książeczek, brudzą i niszczą je a bardzo często i gubią. Aby i temu położyć kres, Dyrekcja zarządza co następuje:

Pracownik, który zgubi książeczkę opałową, będzie mógł otrzymać drugą zasadniczo dopiero po upływie 3-ch miesięcy od dnia zgłoszenia jej zaginięcia, a tem samem nie będzie mógł zamówić ani też odebrać ewtl. już zamówionej ilości węgla.

Zapas książeczek opałowych znajdować się będzie w kasach stacyjnych, które zapotrzebować je będą tak jak inne druki sprzedażne. W razie wystawienia książeczki opałowej dla pracownika winien tenże kupić sobie książeczkę opałową w miejscowej kasie stacyjnej i wpłacić należność w wysokości 30 groszy za sztukę. Prócz tej należności, we wszystkich wypadkach zagubienia książeczki, należy pobierać kwotę 1,— zł. jako koszta manipulacyjne, zarachowując ją na rozdział II. § 13.

Oddziały służbowe, które posiadają dziś w zapasach książeczki opałowe, winny oddać je natychmiast za pokwitowaniem do kas stacyjnych. Pokwitowanie to należy dołączyć do ostatecznego obrachunku jaki przedłożą Dyrekcji w sprawie wyliczania się z odebranych, sprzedanych i oddanych do kasy stacyjnej książeczek opałowych.

Kasy stacyjne wpiszą książeczki do ewidencji druków sprzedażnych i wykażą jako dochód w sprawozdaniu druków sprzedażnych.

Za ścisłe wykonanie niniejszego odpowiedzialność ponosić będą kierownicy miejsc służbowych.

80. Zgłoszenia wagonów Górnośląskich oddanych do naprawy.

Do wszystkich miejsc służbowych.

II/3 - M 12 15051/27 z dnia 1. 3. 1927 r.
II. I. Pr.

Mimo odwołania zarządzenia ogłoszonego w Dz. Zarządzeń Nr. 21/3-1927 r., niektóre stacje w dalszym ciągu formują wykazy na wagony G. Śl. wyłączone z ruchu i przesyłają je do Bytomia i Katowic zamiast do Centr. Wag. Biura Obrachunkowego w Warszawie, ul. Chmielna 71-b.

Wobec tego dyrekcja poleca ponownie zastosowanie się do podanego zarządzenia.

81. Postępowanie z wagonami ładownemi, wymagającemi bież. naprawy.

Do Gł. warsztatów, wszystkich Oddz. Mech. i Ekspl. oraz parowozowni stacyj eksped. tow.

II/3 - M 9/95069/26 z dnia 1. 3. 1927 r.
II. I. VI. Pr.

Zachodzą częste wypadki koniecznego wyłączenia z ruchu wagonów ładownych z powodu uszkodzeń jak, zagrzania osi, uszkodzenia resorów, maźnic itp. Wagony takie po wyłączeniu z poc. nie są jednak niezwłocznie kierowane do najbliższych warsztatów, lub naprawiane na miejscu, lecz stoją nieraz przez dłuższy czas na torach stacyjnych, co powoduje w następstwie słuszne reklamacje ze strony nadawcy wzgl. odbiorcy z powodu opóźnienia przesyłki, lub zepsucia się w międzyczasie załadowanego towaru. Aby powyższym niedomaganiom raz kres położyć Dyr. zarządza co następuje:

1. Wagony ładowne wyłączone z poc. na gorącą oś wzgl. uszkodzenia uniemożliwiające dalszy transport wagonu, a które jednak bez przeładowania dadzą się na miejscu naprawić, winny być przez personel stacyjny traktowane jako wymagające b. pilnej naprawy w sposób następujący:

   Stacje przejściowe nieposiadające rewidenta wagonów winny niezwłocznie zażądać przybycia ślusarza z najbliższych warsztatów, celem naprawienia wagonu na miejscu. W razie stwierdzenia, że uszkodzenie wagonu nieda się na miejscu załatwić w przeciągu 24 godzin, należy zarządzić niezwłoczne przeładowanie ładunku do innego wagonu, a uszkodzony wagon przygotować do biegu na własnych kołach i skierować do najbliższego warsztatu. W wyjątkowych wypadkach o ile ładunek ze względu na swe rozmiary wzgl. brak odpowiedniego wagonu nie może być na miejscu przeładowany, należy wagon taki także przygotować do biegu na własnych kołach i zarządzić następnie wysłanie go w pierwszej kolejności do najbliższych warsztatów. Po przybyciu wagonu takiego do stacji, na której znajduje się warsztat, należy go niezwłocznie, wstawić do warsztatu na stanowisko, celem naprawy.

2. Stacje posiadające miejscowych rewidentów wagonów winny ściśle postępować według wskazówek rewidenta wagonów t. zn. że wagony ładowne, przeznaczone przez rewidenta wagonów do naprawy winny być niezwłocznie przetransportowane przez personel stacyjny na teren warsztatowy i zgłoszone zawiadowcy odnośnego warsztatu lub jego zastępcy.

3. Wagony ładowne, wstawione do warsztatu do naprawy winny być w pierwszej kolejności naprawiane, a w razie niemożliwości ukończenia naprawy w czasie obowiązkowych godzinach służbowych należy zarządzić ukończenie naprawy wagonu w godzinach nadliczbowych.

O powyższem zarządzeniu należy dokładnie poinformować zainteresowany personel. Wszelkie zauważone przekroczenia będą w przyszłości bezwzględnie karane.

Wiadomości.

Uznanie.

Z powodu ukończenia 25 lat nieprzerwanej pracy w służbie zarządu kol. wyrażono asesorowi **Edmundowi Rucińskiemu** z Eksp. tow. w Poznaniu, **Teledze Antoniemu** z eksp. tow. w Ostrowie i **Wachowskiemu Józefowi** palaczowi parowozów 1. kl. z parow. Zbąszyń, imieniem D. K. P. w Poznaniu szczere uznanie i podziękowanie za nienaganne, sumienne i owocne spełnianie obowiązków służbowych.

Sprawozdanie Gwiazdki w D. K. P. Poznań 1926/27.

Wszystkim PP. Urzędnikom i Pracownikom D. K. P Poznań podajemy niniejszem sprawozdanie kasowe do łaskawej wiadomości.

Dochód z tegorocznego okresu gwiazdkowego przedstawia się następująco:

Składki od PP. Urzędników i Pracowników .	4.955,74
Od Firm i dostawców	1.765,—
Z urządzonych p. L. O. P. P. — Koło Śpiew. Kolej. Moniuszko, Koło Muzyczne Kolejarzy, Zespołu Amatorskiego Z. Z. K., Zrzeszenie Pracowników Administracji Techn., koncertów i wieczorków	600,60
Od Sekcji Okręgowej Prac. Ajencji Celnej Zw. Kol. Z. Z. P. otrzymane tantjemy . . .	66,80
Pozostałość ze składek na wieniec dla śp. Pani Inż. Łuczkowej z polecenia Pana wiceprezesa Wyszyńskiego	23,00
Kasa Emerytalna	6.000,—
Samopomoc Kolejarzy F. Z. E. K.	1.400,—
Ze skarbonek Sekcji Pań P. Z. K.	143,54
Zarząd Główny i Zarząd Okręgowy P. Z. K. . .	150,—
razem:	15.104,88
Pozostałość z gwiazdki zeszłorocznej . . .	7.615,26
razem:	22.720,14
Wydatki	20.165,38
pozostaje	2.554.76

Prócz tego ofiarowano nam 12 centnarów cukru, mąki pszennej, rżannej oraz jęczmienia, żyta i łakoci i t. d.

Obdarowano 565 sierot 198 wdów w wieku ponad 60 lat i 18 rodzin w nadzwyczajnych wypadkach.

Wszystkim, którzy się w jakikolwiek sposób przyczynili do urządzenia tej Gwiazdki, a przedewszystkiem PP. Prezesostwu Rucińskim za przyjęcie protektoratu — zaś Panu Prezesowi Rucińskiemu za łaskawe zezwolenie odbycia tej akcji dobroczynności w ubikacjach D. K. P. składamy w imieniu wdów i sierot „Serdeczne podziękowanie".

Za Komitet Gwiazdkowy

Saller. Wyszyńska.

Chojnacka.

Unieważnienie zaginionych biletów.

Niniejszem unieważnia się 25 sztuk biletów miesięcznych kl. III. od Nr. 51 do 75, 3 sztuki blankietowych biletów tygodniowych od Nr. 48 do 50 i 4 sztuki blankietowych biletów tygodniowych niemieckich od Nr. 22 do 25, które zaginęły z kasy biletowej w Lublińcu Dyr. Kol. Państw. Katowice.

Dyrekcja Kolei Państw. poleca powiadomić o tem personel stacyjny, konduktorski i rewizyjny, ażeby w razie napotkania unieważnionych biletów postąpił w myśl obowiązujących przepisów.

Zagubienie wykazów peronowych.

Zagubiono wykaz peronowy Nr. 7308 wystawiony na nazwisko Rożański Kazimierz egz. robotnik z dworca osob. Poznań.

W razie odnalezienia lub napotkania osoby posiadającej wykaz, należy odebrać i unieważnić.

Zarządzenia osobiste D. K. P.

Zmiana charakteru służbowego.

od 1. 1. 27.

Ze względów służbowych zmienia się dotychczasowy charakt. służb.:

Janika Teodora, kontrolera maszynowego z Wydziału Mechanicznego na st. technika z dotychczasowem uposażeniem. IV/2 A 14 4553/27.

Hańczewskiego Władysława, kontrolera maszynowego z Wydziału Mechanicznego na st. technika z dotychczasowem uposażeniem. IV/2 A 14 4551/27.

od 29. 1. 27.

Bieleckiego Romana, st. asesora z Wydz. Eksploatac. na instruktora dyrekcyjnego z dotychczasowem uposażeniem.

IV/2 A 14 7979/27.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych:

Inż. Ruciński.

Odbito w Drukarni Robotników Chrześcijańskich T. A. w Poznaniu, św. Marcin 37.